

研究ノート

EUの展開と共通交通政策に関する一考察

山 田 徳 彦

A Study on the Development of EU and Common Transport Policy
YAMADA Norihiko

目 次

はじめに

1. EUの枠組み
 - (1) EUの展開
 - (2) EUの機構と制度
 - (3) EUの拡大
2. 構造政策と財源調達
3. EUの交通政策
4. 今後の課題

はじめに

国家主権の一部委譲を前提に、経済的統合を中心とするEC (European Community; 欧州共同体) を基礎に発展してきたEU (European Union; 欧州連合)⁽¹⁾ は、今日、巨大な単一市場を形成・経済通貨統合を進めるとともに、共通外交安全保障政策や司法内務協力を含む、広範囲にわたる政治的な統合を進めつつある。従来の国際機関とは全く異なる、国家に準ずる存在として、東欧民主化以後のヨーロッパの変化に対応しつつ、さらなる統合の深化と拡大を模索している。

こうしたヨーロッパの経済的・政治的統合に、交通が果たす役割の重要さは計り知れない。経済的な側面に絞っても、目前に迫った拡大により予想されるモノの流れに対して、求められる交通システムをどのようにデザイン・整備し、どのような問題が出現するのか、強く興味を覚えるところである。「拡大するEUは、特にモノの流れに対してどのように対処するか」が筆者の究極的なテーマである。しかしながら、EUに限らず、ある国・地域の交通及び交通政策を理解するためには、それをとりまく様々な環境及び制度的枠組みを理解しなければならない。もちろん交通自体の諸制度も様々な因果関係の帰結が積み重なったものであり、現在から将来へのあり方を的確に議論しようとするれば、そのために理解しておかなければならないことが多々存在する。複雑な因果関係を十分に把握せずに議論することは適切でないどころか、近年日本でなされている様々な改革論議からは、時として有害であるようにさえ思われる。それゆえ、ごく大雑把にでも全体像・因果関係を把握し、論点及び課題がどこにあるかを確認する作業が必要であろう。

以上のような認識に基づき、本稿では最初に1. でEUそのものについて概観する。一国の制度・仕組みを把握するのもきわめて困難な作業であることから、決して十分なものとはなりえないかもしれないが、共通交通政策を理解する上で必要な範囲で、展開・機構・拡大に分けて考察する。

次に2．構造政策と財源調達関係の仕組みを整理し、3．で交通政策の展開を追う。最後に、今後EUの交通政策を研究するための課題を明らかにする。ある意味で、課題を整理し、今後の研究プロセスを考えることが本稿最大の目的であるかもしれない。

1. EUの枠組み

(1) EUの展開

ヨーロッパとEUの関係は、あらためて考えると複雑である⁽²⁾。例えばヨーロッパの統合をめぐる動きの原点がどこにあるかについても、広がり・豊かさ・強さやローマ法・キリスト教の影響からローマ帝国に求める立場や、主要EU諸国を網羅する8世紀のカロリング朝フランク王国に求める立場がある。また様々な国家に分裂して以降、主として外敵の存在から、ヨーロッパの団結を促す議論も繰り広げられてきた。こうした歴史や統合をめぐる議論の積み重ねが、今日のEU統合の思想に何らかの形で影響していることは否定できないだろう。交通の分野に限っても、長い歴史の中で関係各国間の協定の枠組み、協定設立機関等が多々存在する。EUが形成されたからといって、あらゆる既存の枠組みがすべて解消されるわけではなく、諸機関との間に複雑な関係が残ることに注意を要する。EUを真に理解するには、ヨーロッパを多角的かつ歴史的に把握しなければ不可能かもしれない。しかしながら、ヨーロッパの歴史に関する考察については今後の長期的な課題として、ここでは今日の動きに直接連なる経緯に絞って確認しよう。

中世以降の欧州統合論の理想を現実の動きに結びつけたきっかけは、第一次世界大戦後のリヒャルト・クーデンホーフ・カレルギー伯爵の「汎ヨーロッパ運動」に求めることが多いが、これは第二次大戦により中断した。第二次大戦後、チャーチル（Churchill, W）の演説と彼の「ヨーロッパ運動」による統合の動きを皮切りに、二度にわたる世界大戦への反省と荒廃した

状況から復興するための手段として、そして進展しつつある冷戦を意識して、ヨーロッパの政治的・経済的そして軍事的な統合の必要性が強く認識され、現実化していくことになる。

軍事的には、1948年にイギリス (United Kingdom)・フランス (France)・ベルギー (Belgium)・オランダ (Netherlands) 及びルクセンブルク (Luxembourg) により設立されたブリュッセル (Brussels) 条約機構は、翌1949年にはアメリカ (America)・カナダ (Canada)・デンマーク (Denmark)・ノルウェー (Norway)・ポルトガル (Portugal)・アイスランド (Iceland) 及びイタリア (Italy) との協定により北大西洋条約機構 (North Atlantic Treaty Organization; NATO) になった。経済的には、1947年に欧州経済再建を目的に、国際連合の外郭組織として欧州経済委員会 (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) が設置され、1947年6月に発表されたマーシャル・プラン (欧州復興計画) の受入れ・実施機関として欧州経済協力委員会 (Committee for European Economic Cooperation; CEEC) が設置された (1960年 OECD に改組)。政治的には、1949年ハーグ (Hague) で欧州会議 (Congress of Europe) が招集され、国家主権の一部のしかるべき機関への委譲を要求する決議が可決された。ただし、このプロセスでイギリス・スカンジナビア (Scandinavia) 諸国は国家主権を維持して政府間協力を軸としたヨーロッパの統一を考えていたのに対し、後に ECSC を結成した6カ国 (ベルギー・オランダ・ルクセンブルク・フランス・西ドイツ (the Federal Republic of Germany) 及びイタリア) は、国家主権の一部を放棄して連邦制による欧州の統一を考えていた点で対立が見られる。

このように戦後経済復興の動きや政治的・軍事的な動きの中で、西ヨーロッパ諸国の協調的な枠組みが確立していったが、注目されるのはベルギー・オランダ・ルクセンブルクの3カ国の動きである。1948年に3ヶ国で結成されたベネルクス (Benelux) 関税同盟は、同盟国内で関税を相互に引き下げあうことで市場の共通化を目指したが、これはその後の EEC

(European Economic Community; 欧州経済共同体) や欧州市場統合のひな形になった。

その後、ジャン・モネ (Monnet, J.) の協力を得て、フランス外相ロベール・シューマン (Schuman, R.) によりシューマン・プランが提出された。これは、ヨーロッパの政治統一という究極の目的のための布石として、基幹産業である石炭と鉄鋼分野における共同体市場の確立を提唱するものであり、1951年、フランス・西ドイツ・イタリア・オランダ・ベルギー及びルクセンブルクにより合意された (パリ条約)。ここに、共同市場、共通の目的、共通の組織に基づく欧州石炭・鉄鋼共同体 (European Coal and Steel Community; ECSC) が形成された。もちろん「欧州は強力な団結と経済発展の共通基盤を確立することによって築かれ、この経済共同体の形成をもって過去の陰惨な対立に終止符をうち、長く分断された欧州市民のなかに共同体の意識をしっかりと根付かせることが欧州平和に寄与するものである」(パリ条約序文) とされるように、ECSCは欧州統合の出発点であるが、一方で、長年にわたるフランスと西ドイツの対立関係の解消を模索したニュアンスが強いことも否定できない。

パリ条約以後、ヨーロッパの政治統一は経済統合を通じて行われるべきであるとするベネルクス3カ国の主張もあって、経済統合はすべての経済分野を対象とする共同市場へと展開し、1958年3月発効のローマ条約によりEEC, EURATOM (European Atomic Energy Community; 欧州原子力共同体) が設立される。さらに1967年にはブリュッセル条約によりECSC・EURATOM・EECの統合によるEC (European Community; 欧州共同体) が結成され、経済統合深化の途を拓いた。

図表1-1はEU統合のプロセスを整理したものであるが、1970年代の停滞 (ユーロモラトリウム) をはさんで、表には示しきれない各国間の深刻な対立・葛藤の克服も求められた⁽³⁾。しかしながら、1985年の域内市場統合白書及び1987年の単一欧州議定書に基づき、人・モノ・資本の移動が自由な単一市場を完成させるべく、1992年末までに物理的・技術的・財政

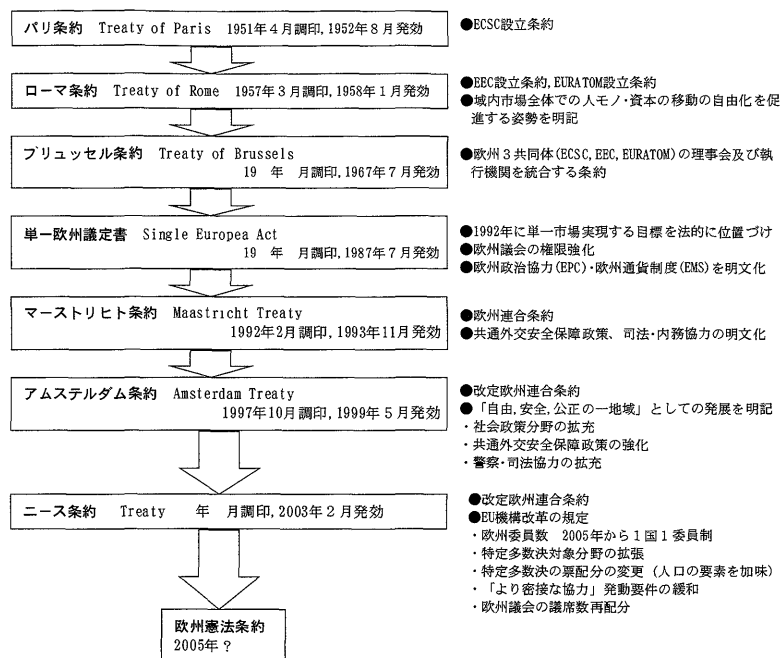
図表 1-1 EUの展開

1946. 9. チャーチル(Churchill)の「チェーリッヒ」で「欧州合衆国」構想提唱		
1947. 3. 「トルーマン・ドクトリン」		
1947. 6. 米国マーシャル・プラン (欧州復興計画) 発表		
1948. 1. ベネルクス関税同盟発足		
1948. 4. マーシャル・プランの受け皿として欧州経済協力機構(OEEC)		
1949. 4. 北大西洋条約機構(NATO)調印		
1950. 9. 欧州経済同盟(EPT)創設		
1950. 仏ロベルト・シューマン(Robert Schuman)外相、「シューマン・プラン」提案		
条約関係	内部機関の充実	新機加盟
パリ条約		
1951. 4. 調印, 1952. 8. 発効		
ローマ条約		
1957. 3. 調印, 1958. 1. 発効		
1958. 3. EEC, EARC設立		
1958. 経済社会評議会設立		
1958. 欧州投資銀行(EIB)設立		
1962. ECSC共同総会、欧州議会に		
ブリュッセル条約		
1967. 7. 発効		
1968. 7. EEC関税同盟完成		
1970. 10. ウェルナー・プラン(Werner Plan 段階的経済通貨同盟達成プラン)提出		
1973. 1. 英国、アイルランド、デンマーク加盟		
1975. 欧州地域開発基金(ERDF)		
1977. 1. 加盟 9 カ国間の関税撤廃		
1977. 6. 欧州会計検査院設立		
1978. 3. 欧州通貨制度(EMS)発効		
1979. 6. 第 1 回欧州議会直接選挙		
1981. 1. ギリシア加盟		
1980. 3. ASEANとの協力協定調印		
1984. EC-EFTA間FES形成で合意		
1984. 9. 中国と通商・経済協力協定調印		
1960. 12. OEEC, OECDに		
1960. EFTA発足		
1963. ヤウンデ(Vaunde)協定		
1971. 7. 91の発展途上国との貿易で「一般特恵関税制度」で合意		
1972. 7. EEC-EFTA欧州自由貿易協定締結		
1975. 2. ロム協定		
1975. 9. 中国と国交樹立		

図表 1-1 EUの展開

1985. 6 域内市場白書(White paper on completion of single market)採択	1986. 1. スペイン・ポルトガル加盟		
	1987. 4. トルコ加盟申請		
単一欧州議定書 1987. 7. 発効			1989 ベルリンの壁崩壊、東欧民主化
1989. 4. 欧州経済通貨統合に関するレポート (ドローラ委員会レポート)			1990. 5 欧州復興開発銀行(ERDF)設立協定調印
			1990. 11 米-EU宣言 (大西洋宣言)、加-EU宣言採択
			1991. 4. ERDF設立
			1991. 7. 日本-EU共同宣言
			1991. 10. ドイツ統一に関する条約発効
			1992. 5 EC-EFTA間で欧州経済領域(EEA)設立協定に調印
マーストリヒト条約 1992. 2. 調印, 1993. 11 発効	1993 . コペンハーゲン基準 (加盟基準) 制定		
1993. 成長、競争力、雇用に関する白書 (ドローラ白書)			
1993. 11. 欧州連合創設			
1994. 欧州投資ファンド (EIF) 設立	1994 . PHAREを加盟候補国全体の支援スキームに		
	1995 オーストリア、スウェーデン、フィンランド加盟		
アムステルダム条約 1997. 10. 調印, 1999. 5. 発効			1996. 3 アジア欧州会議(ASEM)開催
1997. 10. アジェンダ2000			
	1998. 6 欧州中央銀行事業開始	1998. 3. キプロス、ハンガリー、ポーランド、エストニア、チェコ共和国、スロヴァキアとの加盟交渉を開始	
		1999. . SHARPとISPA	
		1999. . トルコが加盟申請国に	
2000. 12. 域内市場戦略採択		2000. 2 ルーマニア、スロヴァキア、ラトビア、ブルガリア、マルタとの加盟交渉開始	
		2001. 11. 中東欧10カ国の加盟が可能とするプロGRESS・レポート作成	2000. 6. ロメ協定に代わりコトス協定に調印
	2002. 1 ユーロ紙幣・硬貨の流通開始		2002. 5 NATO-ロシア理事会発足
			2002. 12. 2004年の10カ国加盟を正式決定
			2003. 中東欧10カ国加盟の条約署名
			2004. 中東欧10カ国加盟
	2008. ガリレオ運用開始予定	2007. ブルガリア・ルーマニア加盟予定	

図表 1－2 欧州統合への基本条約の動き



出所) 外務省資料をもとに筆者作成

的障害の除去を目的とする、約270項目の自由化・共通化のための概念が採択されて以降、経済統合の深化は急速に進みはじめた。さらに1992年のマーストリヒト条約に盛り込まれた手続きに従い、各国の経済・財政政策の収斂を図り、物価の変動率や財政赤字のGDPに対する比率等に関する基準を満たした11カ国が1999年1月1日より単一通貨ユーロを導入し⁽⁴⁾、2002年1月1日からユーロ貨幣の流通が開始された。その後EUの基本的方向性をアムステルダム条約が、拡大を視野に入れた機構のあり方をニース条約がそれぞれ規定している。いくつか存在する条約は全く別々のものではなく、一連の大幅な改正であり、EUの統合と深化の節目節目で果たしてきた各条約の役割はきわめて大きい。

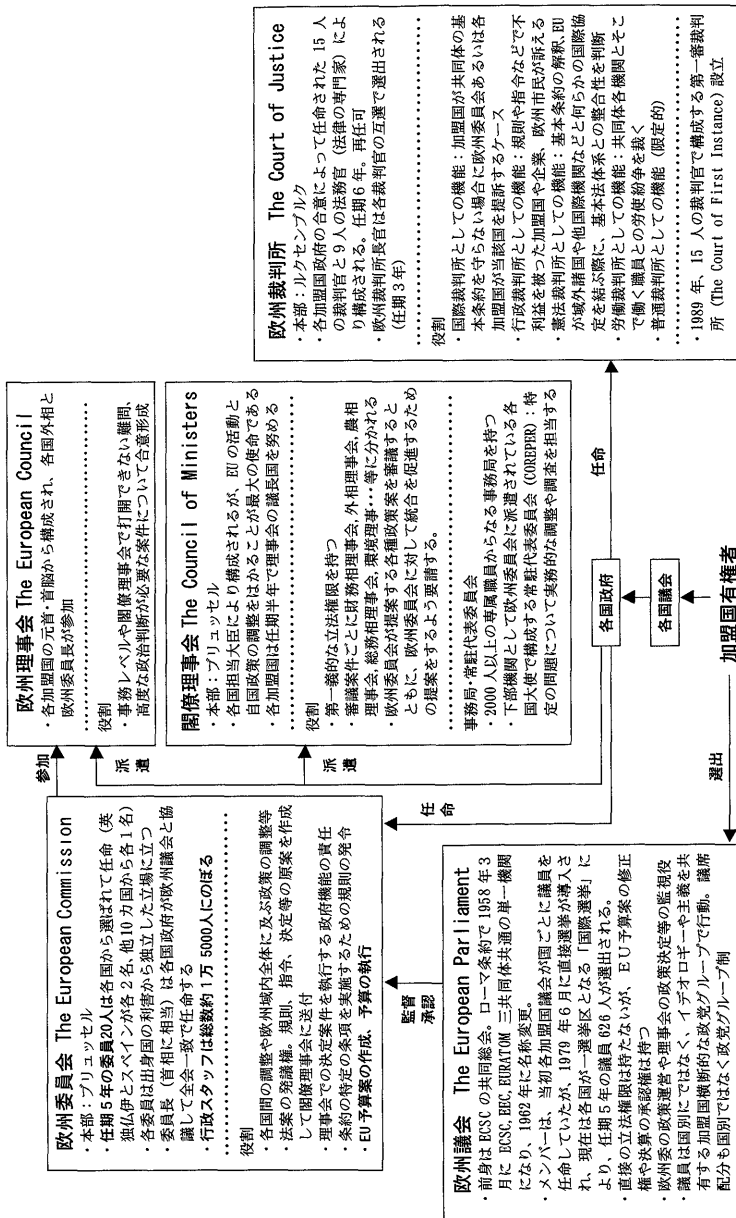
さらに1989年の東欧の民主化を経て、深化のみならず東方に向けた地理的な拡大も現実のものとなる中で、今後のEUのあり方が議論されている。2001年12月に開催されたラーケン（Laeken）欧州理事会でEUの将来について議論する「コンベンション」の結成が合意され、2002年2月以降随時会合が開催されている（議長はジスカール＝デスタン元仏大統領）。コンベンションでは、憲法条約（仮称）を含む欧州の将来像について議論を行い、その成果は2003年6月のテッサロニキ（Thessaloniki）欧州理事会に提出され、2003年10月からの政府間会合（IGC）で議論された。ごく近い将来にEUの憲法を制定する方向にあるが、現在、フランスやドイツのような大国とポーランド（Poland）等新規加盟候補国の間で意見の一致が見られず、当面、統合の深化に向けての真剣が議論が展開されよう。

(2) EUの機構と制度

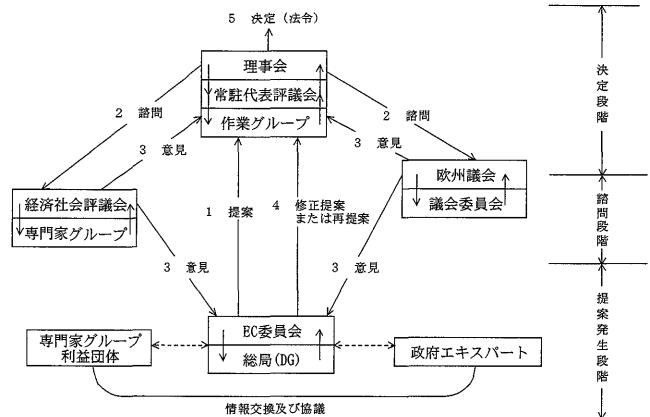
前節で見たようにEUは国際条約で設立された国際機関ではあるが、通常の国のように三権分立を指向している。主要な機関は欧州委員会・欧州閣僚理事会・欧州議会・欧州裁判所である。基本条約の守護者であり、共同体法を提案し実施する権限を持つ欧州委員会、元首・政府首脳からなる欧州理事会、加盟国を代表する閣僚によって構成される閣僚理事会、民主的に選ばれた欧州議会がそれぞれの役割を負ってEUを動かすことになる。

一般的にEUの政策立法は欧州委員会（the European Commission）が立案し、欧州議会（the European Parliament）に諮問後、閣僚理事会（the Council of Ministers）が決定することになる（図表1－4参照）が、その過程で経済社会評議会（the Economic and Social Committee）・地域評議会（the Committee of the Regions）（図表1－5参照）等も意見を表明する。これらの意見を受け理事会は常設代表委員会で調整し、最終的な決定を下すのである。

図表 1-3 EUの機構



図表 1-4 決定プロセス



出所：中村（2000）p.7

図表 1-5 経済社会評議会と地域評議会

	経済社会評議会 The Economic and Social Committee	地域評議会 The Committee of the Regions
事務局	ブリュッセル	ブリュッセル（経済社会評議会と共有）
設立	1958年（ECSCとの運営に絡んで、石炭及び鉄鋼の生産者・労働組合・販売者・消費者等の各代表が集められたのが最初）	欧州連合条約により設置
メンバー	222人の評議員により構成 国別と職業別の二つの基準によって選出される。 国別：英独仏伊の四大国が24人ずつ、スペインが21人。 職業別では3つのグループから構成 ・グループ1「経営者グループ」 EU産業連盟（UNICE）、公企業体欧州センター（CEEP）、欧州商工会議所連合（EU ROCHAMBRES）、欧州小売卸売国際貿易連合（EUROCOMMERCE）と欧州レベルの各産業別連合体 ・グループ2「労働者グループ」：欧州労働組合会議（ETUC）及び各国の労働組合代表で構成 ・グループ3「様々な利害グループ」：農民・職人・中小企業・中小の製造業・専門職者・消費者代表・科学・教育関係者・協同組合代表・女性・家族・障害者・環境保護運動など	経済社会評議会と同じ国別割当てと総定員数（222） ・委員は各自治体、地域当局から選ばれる。委員と同数の委員代理によって構成。任期4年。
機能・役割	<ul style="list-style-type: none"> EU統合を経済合理性だけでなく、社会的視点からアドバイスする立場 欧州委の政策提案は、閣僚理事会によって採択される前に、この評議会に諮って関係者の専門的な意見を聞く形をとる＝日本の審議会－アメリカの公聴会 評議会は諮問を受けた案件を審議するだけでなく、自らの独自の発議権によって共同体の経済的あるいは社会的問題などについての勧告を提出することもできる（平均して毎年約170件の意見書を提出） アムステルダム条約により、評議会の諮問対象は6分野に拡大 ①農業及び農村地帯の発展と環境、②経済通貨同盟（EMU）と経済社会統合、③雇用及び社会問題、市民権、④対外関係、⑤市場統合及び生産と消費、⑥交通、エネルギー、インフラストラクチャー及び情報社会 	<ul style="list-style-type: none"> 共同体の統合を進める一方で、域内の格差の広がりを是正する必要がある 統合の推進に各地方や自治体が遅れないよう、地域・地方の声を直接、統合政策に反映させることが目的。 マーストリヒト条約で、欧州委と閣僚理事会は地域の利害が関係する領域の問題については、同評議会へ諮問することを義務づけ 審議する具体的な領域は教育や文化、青少年、公衆衛生、経済・社会的結束、交通・電気通信・エネルギーなどの欧州横断ネットワーク（TENs）など 基本原則として、マーストリヒト条約で取り入れられた補充性原則（the Principle of Subsidiarity）などを採用

欧州委員会は理事会、議会から法案の提出を求められることはあるが、必ずしも要求通りの提出を義務づけられず、さらに、理事会が委員会提案の内容を修正する場合、全会一致が必要となる。政治的判断・政治的決着を行う欧州理事会（the European Council）を別とすれば、その役割は極めて大きい。各委員は任務を遂行するにあたって、出身国政府の意向に左右されてはならず、EUの利益のためだけに活動することが義務づけられており、1つ以上の政策領域に責任分野を持つ（決定に関しては20人の委員が連帯責任を負う）。また、20人の委員のもとに、約1万5000人の行政スタッフが各部局（DG）に配置されている。

EUの節目節目で調印される条約の意義はすでに強調したが、EC及びEUの具体的な政策の方向性を示すのが、欧州委員会により提出され、理事会により採択される白書（White Paper）である。これは日本の年次報告書とは異なり、特定の領域で共同体の提案を包含する文書である。しばしばヨーロッパレベルでの議論をスタートさせるべく利害関係者を中心に示されるグリーンペーパー（Green Paper）を受ける形で一連の（時として具体的な）提案を示し、政策論議を展開させるたたき台として用いられる。

図表 1－6 欧州委員会の部局

GENERAL SERVICES Eurostat Press and Communication Service Publications Office Secretariat General	総合サービス部門 統計局（ユーロスタット） 報道・コミュニケーション局 出版局 事務総局	EXTERNAL RELATIONS EuropeAid Co-operation Office Development DG Enlargement DG External Relations DG Humanitarian Aid Office (ECHO) Trade DG	対外関係部門 欧州援助協力局 開発総局 拡大総局 対外関係総局 人道援助局 通商総局
POLICIES Agriculture DG Competition DG Economic and Financial Affairs DG Education and Culture DG Employment and Social Affairs DG Energy and Transport DG Enterprise DG Environment DG Fisheries DG Health and Consumer Protection DG Information Society DG Internal Market DG Joint Research Centre Justice and Home Affairs DG Regional Policy DG Research DG Customs Union DG	政策部門 農業総局 競争総局 経済・金融総局 教育・文化総局 雇用・社会問題総局 エネルギー・運輸総局 企業総局 環境総局 漁業総局 保健・消費者保護総局 情報社会総局 域内市場総局 共同研究センター 司法・内務総局 地域政策総局 研究総局 Taxation and 税制・関税同盟総局	INTERNAL RELATIONS Budget DG European Anti-Fraud Office Joint Interpreting and Conference Service Legal Service Personnel and Administration DG Translation Service	対内サービス部門 予算総局 欧州不正対策局 合同通訳・会議局 法務局 人事・総務総局 翻訳局

このようにして決定されたEUレベルの政策が、加盟国・関係者に対して持つ拘束力は、「規則」「指令」「決定」に分かれる。「規則」(Regulation)は、EU法令の中で最も強力な拘束力を持ち、各加盟国に直接適用され、各国の国内法より優先される。「指令」(Directive)は、EUが採択した内容にしたがって、各国がそれに沿って国内法や行政規則などを改正し、各国が国内法を整備した後、効力を持つものである。「決定」(Decision)は、特定の加盟国や個人、企業などを対象としたものである。これ以外に、法的拘束力はないが、理事会の意見表明として「勧告・意見」(Recommendation, Opinion)がある。

統合の進行とともに、欧州市民から直接選出される議員からなる欧州議会の権限が強化されてきた。従来欧州委員会の提案について、議会が意見を述べる機会（諮問手続き）は一度しかなかったが、二度にわたって意見を述べる場が確保され（協力手続き）、さらに1999年発効のアムステルダム条約では、議会がとる立法手続きは「同意手続き」「共同決定手続き」「諮問手続き」の3種類に整理され（従来の協力手続きは廃止）、適用対象も大幅に拡大されている。また、議会から出された意見を閣僚理事会が拒否する場合、幅広い分野で全会一致が求められるようになっている。

政策・立法面だけでなく、EUの財政運営全体の健全性を監視する役割が期待され、その地位を高めているのが欧州会計検査院（the European Court of Auditors）である。実際マーストリヒト条約は、欧州会計検査院を欧州委員会、閣僚理事会、欧州議会、欧州裁判所という4つの主要機関に加えて第5番目の欧州機関として明記しており、アムステルダム条約では、検査院が自己の権限を守るために訴訟を提起できることが定められている。また、勘定の信頼性と基礎となる取引の合法性と規則性について保証する報告書を理事会と欧州議会に提出するという新たな任務が付け加わっている。

図表 1－7 欧州会計検査院

欧州会計検査院 The European Court of Auditors
<p>事務局 ルクセンブルク。1977年6月設立。 加盟国から1人ずつ選出された15人の検査委員で構成されるが、各検査委員は欧州議会の諮問を経て、閣僚理事会の全会一致で任命。委員長は互選によって選ばれる（任期3年）。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・会計検査院の仕事：共同体の各予算と決算を点検して、歳入が漏れなく徴収されているかどうか、無駄な歳出や不正な流用がないかどうか、財務管理状況が健全に行われているかどうかを監査。 ・毎年10月くらいに年次報告を発表し、欧州議会と理事会が、共同体の一般予算の消化に対して、欧州委に承認を与える際の資料として提供。 ・通常の年次報告のほか、特別のプロジェクトごとの個別報告も実施 MED（地中海）計画、JET（共同欧州高速遠心加速装置）計画、生活労働条件改善基金などの審査 ・独自の発議権に基づいて、具体的な案件に関する見解を発表することもある。

(3) EUの拡大

原加盟国6カ国でスタートしたEUは、4次にわたって加盟国を増やしてきたが、その多くはEFTAから転身した国々である。

EFTA（欧州自由貿易連合）は、1960年に英国主導でスウェーデン（Sweden）・ノルウェー・デンマーク・スイス（Switzerland）・オーストリア（Austria）及びポルトガルの加盟により発足した。加盟国内での貿易障壁を取り除き、自由な取引を可能とする共同体作りを目標とする点ではEECと同様であるが、EECが政治・外交面でも徐々に共通化を意識した総合政策の実現を志向するのに対して、EFTAはあくまでも、加盟国同士の経済・貿易面の域内での自由化に絞り、対外政策は対象外としたところに違いがある⁽⁵⁾。ただし、英国の他北欧グループ、スイスやオーストリアの中欧グループと地理的に分立していたことでまとまりに欠けたうえ、英国が1961年にEECへの加盟申請を出すなど、当初からまとまりという点では問題があった。

結局これらEFTA加盟国も含めて、1973年に英国・デンマーク・アイルランド（Ireland）が、1981年にギリシャ（Greece）が、1986年にスペイン（Spain）・ポルトガルが、そして1995年には1992年の市場統合、ユーロ導入を進めるマーストリヒト条約の調印を見据えて、オーストリア・スウェー

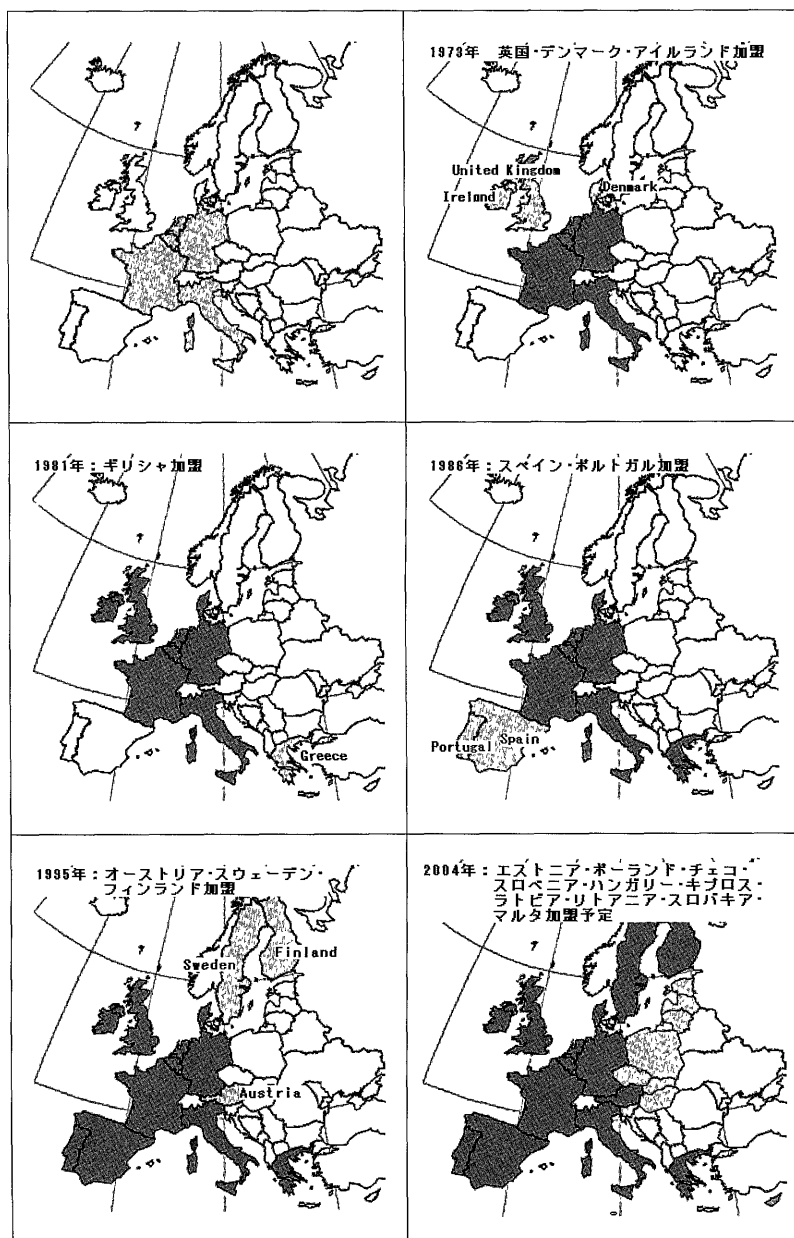
デン・フィンランド（Finland）の3カ国がEC及びEUに加盟した⁽⁶⁾。

これまでの4次にわたる拡大とは大きく様相を変えるのが、2004年以降に予定されている一連の中東欧諸国の新規加盟である。2004年の中欧を中心とする10カ国（エストニア（Estonia）・ポーランド（Poland）・チェコ（Czech）・スロベニア（Slovenia）・ハンガリー（Hungary）・キプロス（Cyprus）・ラトビア（Latvia）・リトアニア（Lithuania）・スロバキア（Slovakia）・マルタ（Malta））の加盟により、EUは、加盟国が15カ国から6割増の25カ国に、人口は3億7300万人から4億4800万人と2割増えることになるが、単に規模が膨らむだけでなく、新しいヨーロッパの領域を描き直す歴史的な作業でもある。

冷戦期には“東欧”に一括りにされていた国々は、今日、ハンガリー・チェコ・スロバキア・ポーランド及びスロベニアなどの中欧とその東側の東欧に区分され直されている。中欧に位置する諸国は、歴史的にドイツ・オーストリアとの結びつきが強く、市場経済の経験を積んでいた。実際、チェコやポーランド南東部、スロベニア等はハプスブルク（Habsburg）帝国領の時代から工業地域であり、第2次大戦前のハンガリーには、大規模な証券取引所や商品取引所があった。東欧の民主化と経済相互援助会議（COMECOM）の枠組み崩壊後、1991年2月には、ハンガリー・ポーランド・チェコスロバキアの首脳が地域協力推進を宣言し、その後チェコとスロバキアの分離に合わせて、4カ国の関税を21世紀初頭までに撤廃していく中欧貿易協定（CEFTA）を締結した。これには1995年にスロベニアが、1997年以降ルーマニア（Romania）・ブルガリア（Bulgaria）が順次参加している。

CEFTAは、EU加盟までの準備段階の枠組みという性格も強かった。教育水準も西欧諸国に匹敵するほど高く、比較的良質な労働力が低い人件費で得られる。この意味で既存加盟国にとっても拡大は大きな経済効果を持つだろう。とはいえ、長い間競争原理の働かないCOMECOMの枠内で政府支援を前提にし、必ずしも十分な技術革新を積み重ねてこなかった産業

図表 1-8 EC・EUの拡大



を擁し、経済力では西欧諸国より水準の低い東欧諸国の参加にはいくつもの課題が認められた。例えば、欧州委員会・欧州議会など機構の構成の変更、統一政策を決める特定多数決制度などの意思決定の仕組みの調整、農業や地域政策、財政負担等の整合性…等である。

このような多くの課題と不安があるにもかかわらず、EUは欧州統合の輪を中東欧に積極的に拡大しようとし、従来とは異なる手続き、すなわち段階的アプローチを用意してきた。1989年には、ポーランドとハンガリーを対象として、社会主義からの脱皮のために必要な民主化制度の導入のほか、国内インフラの整備などへの援助を中心とする、(市場化支援のための) 経済再建援助計画 (Poland and Hungary: Action for the Restructuring; PHARE) をスタートさせた。さらに1993年6月のコペンハーゲン (Copenhagen) 首脳会議では、中東欧諸国の加盟にあたってクリアされていなければならない基準である、「コペンハーゲン基準」が採択されている。これにより新規加盟にあたっては、

- ①政治的基準：民主主義、法の支配、人権、少数民族の尊重・保護などを保証する安定した制度や機構の確保
- ②経済的基準：正常な市場経済の存在及びEU域内の競争圧力と市場諸方に耐えうる適応性の存在
- ③アキ・コミュニテール：EUが積み重ねてきた法体系の総体である *Acquis Communautaire* の受け入れ

という3つの観点からは是非が問われることとなった。特に、アキの受け入れは、EUの政治、経済、及び通貨同盟などの枠組みを構築してきた法体系に、国内の法制度をあわせる作業を必要とし、31分野に分けて、各国の国内法制度の整備状況を得点制で点検される。欧州委員会は、こうした基準に照らして、加盟申請中の中東欧各国の達成状況を毎年審査するプログレス・レポートを作成してきたが、2001年11月のリポートで10カ国の加盟が可能との方向を出した。その後、10カ国との加盟交渉を経て、2003年4月16日にアテネで加盟条約の調印が行われ、キプロス以外の国々では、条

約批准のための国民投票実施後、2004年5月1日に正式に加盟することになる。

EUは、中東欧の加盟候補国が円滑に加盟できるよう、加盟前支援を展開している。一方、1999年3月24・25日、ベルリン（Berlin）で開催された特別欧州理事会で、EUの財政面での改革プログラムである「アジェンダ2000」への政治合意に達している。これは、将来のEU拡大による支出増大の可能性をにらみ、欧州委員会が1997年7月16日に発表した、EUの将来の運営に関する基本的方針を示す包括文書であり、拡大に向けた交渉を順調に進めるため、加盟申請中の中東欧諸国などの準備を支援し、EUの財政から拡大資金を捻出する新たな財政の枠組みなどを提示している⁽⁷⁾。

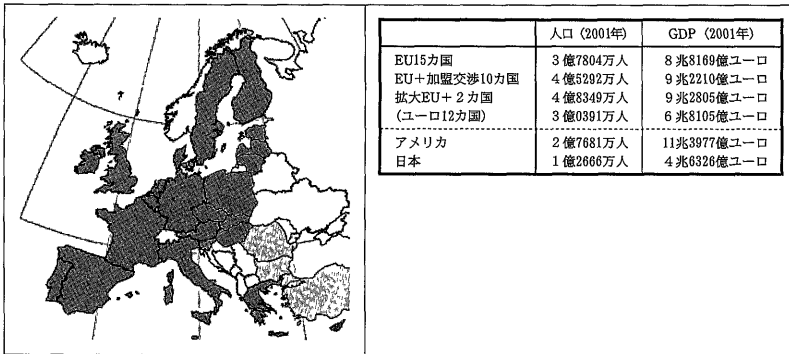
EUの基本的方向性を規定したアムステルダム条約では、拡大に伴う機構改革についても議論されたが方向性を出し切れず、2000年12月7日から11日まで、フランスのニースでの首脳会議に引き継がれた。ニース欧州理事会では、①欧州委員会の構成、②特定多数決の範囲拡大、③特定多数決の票配分、④「先行統合（より緊密な協力＝closer cooperation）」の確認、⑤欧州議会の議席数再配分、などの機構改革を含む基本条約の改定が合意された（ニース条約）。

今日、統合の深化と拡大を円滑に進めるため、加盟国数の拡大によって、EU全体の改革のテンポが遅れないようにすることを目的とした「柔軟性の原則」⁽⁸⁾、EU全体の改革に各国が引っ張られすぎないようにするための弾力化条項として、「EUレベルで実施するテーマは、各国が独自に行うよりもEU全体で取り組んだ方が効果的なものに限る」という「補完性の原則」（the principle of subsidiarity）⁽⁹⁾ が広く受け入れられている。

2004年に続いて、2007年にはブルガリア（Bulgaria）とルーマニア（Romania）が加盟する予定であり、EUは近い将来、真に大陸としての次元を持つようになる。GDPでもアメリカには及ばないものの、日本のほぼ2倍の規模に達する。

EUの新規加盟の動きは当分続くものと思われる。1999年には、1987年

図表 1－9 EUの将来



出所) 外務省資料を基に筆者作成

申請以来死刑制度・クルド人への人権侵害問題などがコペンハーゲン基準に抵触するとして、加盟交渉が進展しなかったトルコ (Turkey) が加盟申請国となり、2003年にはクロアチア (Croatia) が申請を行っている。さらに、国内世論の反対でEUに加盟ができないスイス・ノルウェー・アイスランドなどのEFTA加盟国、南欧の旧ユーゴ諸国のクロアチア・セルビア・モンテネグロ (Serbia and Montenegro)・ボスニア・ヘルツェゴビナ (Bosnia and Herzegovina)・マケドニア (Macedonia)・アルバニアなどの扱いが課題となるだろう。

現在のところ旧ソ連圏諸国はEU加盟の対象外であるが、政治的には2002年5月、ロシア (Russia) と北大西洋条約機構 (NATO) の首脳会議でNATO・ロシア理事会が発足し、ロシアはNATOの事実上の準加盟国になっている。それゆえ、ロシアを含む旧ソ連圏諸国がEUの準加盟国となるか、東欧改革の当初のようにEUと連合条約を結ぶ可能性はあるだろう。

2. 構造政策と財源調達

前節で見たように、EUでは地理的な拡大が具体的なタイムテーブルにのぼっているが、ドイツ・イギリス・フランスのような経済的先進地域と中欧との経済的・社会的な格差は、取り組むべき最大の問題であろう。実際、既存加盟国内部でも国別あるいは地域別格差の是正はきわめて重要なテーマである。経済的・社会的格差を是正し、域内全体の統合を促進するためには、インフラストラクチャーの整備が重要な役割を果たすものと考えられるが、ここではインフラストラクチャーの整備を中心に格差是正のための政策に要する費用を調達するために、どのような枠組みが用意されているかを考察しよう。

はじめに、構造政策について確認しておこう。現在EU内部の地域間格差は、加盟15カ国平均の一人当たりGDPを100とした場合、インナーロンドンの242を最高として、レユニオン（仏海外県）・イペイロス・ギアナ（仏海外県）の51が最低となっており、最高と最低の差は約5倍に達している（購買力基準、2002年1月公表値）。統合を推進する上で、こうした加盟国間・地域間の格差是正は一つの重点分野に位置づけられ、「域内地域間の経済的社会的な不均衡の是正・拡大予防を行う」ことを目的として、欧州委員会地域政策総局が地域政策（援助政策）を推進してきた。この政策が構造政策である。2000年～2006年（7年間）で総額2130億ユーロに達する予算総額は、共通農業政策（CAP）に次いで、EU総予算の3分の1を占める主要な支出項目となっている。

こうした構造政策は、「欧州投資銀行」（European Investment Bank; EIB）による融資、「構造基金」（Structural Funds）、「結束基金」（Cohesion Fund）⁽¹⁰⁾等の政策手段を通じて推進されるが、中核的手段は、規模的にも実質的にも構造基金である。その他、加盟候補国に対して、構造基金と有機的に結びつけられた加盟前援助のプログラムも存在する。

ローマ条約前文にもあるように、地域間格差是正の精神は当初から存在

していた。これは同条約により欧州投資銀行が設立されたことから伺える（1958年）。EIBは本部をルクセンブルクにおき、バランスのとれたEC・EU発展の目的にそった投資案件に長期資金を供給することを目的とし、プロジェクトの資金調達を円滑に進め、融資を通じて域内の格差是正に貢献してきた。また、加盟国の共同出資で成り立ち、役員会は加盟国の財務相によって構成されるが、独自の法人格を持ち、財政面でも独立した存在となっている。1998年の地域開発目的の融資は、約166億ユーロ（域内融資総額は約282億ユーロ）に達するが、必要な資金全体を集めるための推進力・テコとしての役割も大きい。実際、域内の多くの金融機関と密接な（パートナーシップの）関係を持ち、案件によって民間金融機関のノウハウを得たり、官民一体のシンジケートローンを組んだりしている。

「構造基金」は、構造政策（地域支援政策）の実施のために、いくつかの分野ごとに設けられた基金であり、地域間格差是正のための、いわばEU（欧州委員会）から加盟国（地域）への補助金という性格を持ち、主に地域を単位として、プロジェクトを自治体、中央政府、欧州委員会等で協議しながら設定・実施している。1986年、単一欧州議定書により欧州共同体設立条約に追加された第5章「経済的社会的結束 Economic and social cohesion」により条約上の根拠が明確に定められ、1988年には欧州理事会がそれまでの連帯基金を改定し、構造基金と改称するとともに大幅な増額を行った。マーストリヒト条約でも、構造政策は単一通貨、経済・金融統合と並び主要課題として位置づけられ、増額と後述する結束基金創設等が行われている。その後、1999年の「アジェンダ2000」予算パッケージでは、予算及び運営の合理化を行い現在に至っている。実施にあたっては、4つの原則に基づき、4種別に分かれて基金が用意されている⁽¹⁾。また、構造基金による援助の大部分は、表2-3のような3つの目的に基づいて、各加盟国のそれぞれの「地域」を単位とする各種プロジェクトに対して行われる。

図表 2 - 1 構造基金の原則

集 中	効率性の要請から、限られた数の優先的な目的に集中
パートナーシップ	欧州委と加盟国、地域、地方レベルの適当な当局間において準備段階から実施段階までの政策プロセスのあらゆる段階で可能な限り緊密な協力関係を保つ
プログラミング	複数年に渡る計画期間を設定したり、複数年野あるいは複数地域にまたがる計画設定を行う。計画期間(2000～06年の7年間)が中期財政期間と一致。
追 加 性	構造基金による助成は、補完的な性格であって、加盟国自身による財政手段を肩代わりするものではない。

図表 2 - 2 構造基金の種別

欧州地域開発基金 (1975年設立) (ERDF: European Regional Development Fund)	生産投資の奨励、地域開発を容易にする社会資本整備による地域不均衡是正。
欧州社会基金 (1958年設立) (ESF: European Social Fund)	主に欧州雇用戦略のための拠出を行うもので、労働者の訓練、募集及び再教育のための援助を行う。
欧州農業指導保障基金指導部門 (1962年設立) (EAGGF: European Agricultural Guidance and Guarantee Fund)	農業構造の近代化援助を実施。
漁業指導基金(1993年設立) (FIFG: Financial Instrument for Fisheries Guidance)	EAGGF指導部門から分離。漁業の近代化促進のための援助を実施。

図表 2 - 3 構造基金の目的

	オブジェクトィブⅠ	オブジェクトィブⅡ	オブジェクトィブⅢ
目 的	後進地域の開発と構造調整を促進する	構造的困難に直面する地域の経済的・社会的転換を支援	オブジェクトィブⅠの対象地域以外で、教育、訓練及び雇用の改善・近代化を支援
規 模	構造基金全体の69.7% 1359億ユーロ	構造基金全体の11.5% 225億ユーロ	構造基金全体の12.3% 240.5億ユーロ
要 件	①一人当たりGDPがEU平均の75%未満の地域 ②一平方キロメートル当たり人口8人以下(フィンランドとスウェーデンの人口希薄地域) ③遠隔地地域(フランスの海外領土、カナリア諸島、マディラなど)	産業集積地、農村部、都市部等ごとに要件決定 ・例、産業集積地 ①失業率がEU平均を上回る ②当該産業部門に雇用が集中している ③その雇用が低下しているなど	
最大の受取国	スペイン	フランス	ドイツ、イギリス

注1) 規模は2000～2006年予算1999年価格ベース

注2) オブジェクトィブⅡの要件補足:

- ・対象人口は、EU総人口比18%まで。うち、工業・サービス業地域10%、農村5%、都市2%、漁業依存地域1%。
- ・こうした要件を満たす地域について、雇用の創出あるいは維持につながるような生産的な投資、インフラストラクチャーの整備、地域の中小企業の活動の促進などを進める
- ・プロジェクトとしては、運輸、情報技術、エネルギー、環境、調査開発、社会インフラ、職業訓練、都市再開発と産業立地の転換、農村部開発、漁業産業、旅行、文化など

結束基金は構造基金一つであるが、ユーロ導入に向けての経済通貨同盟(EMU) 推進にあたって、経済収斂(コンバージェンス)の負担が大きい

と予想される国を対象に、マーストリヒト条約によって1993年に設置された。要件は、1人当たりGNPが域内平均の90%未満の加盟国で、かつ条約104条の経済収斂基準達成のためのプログラムを有する国であり、ギリシャ・アイルランド・ポルトガル・スペインが該当する。使途は、域内全体の利益にかかわる交通ネットワーク（TEN-t: Trans-European transport Networks）及び環境保全に限定される（これらの準備研究や技術支援も含まれる）。補助率は80－85%を限度としているが、1999年のベルリン欧州理事会で2000～2006年の予算として180億ユーロが計上されている。

このほかEU内部の構造政策とは直接的には関係しないものとして、欧州復興開発銀行⁽¹²⁾、欧州投資ファンド⁽¹³⁾があげられる。

ところで、拡大により域内の地域格差は2倍に拡がると分析されている。EUは、加盟候補国の経済的・社会的状況の現状を勘案し、新規加盟に先立ち現加盟国の間の格差を是正するとともに、円滑に加盟できるように、2000年から2006年までの7年間で総額218.4億ユーロに達する、加盟前援助プログラム－PHARE, ISPA, SAPARDを有している。

PHARE (Poland and Hungary: Action for the Restructuring of the Economy) は、1989年に設立された最も古く、かつ中核的なプログラムである。当初はポーランドとハンガリーの民主改革支援のために創始されたが、1994年12月のエッセン欧州理事会以降、中東欧のEU加盟候補国を支援するための主要な枠組みとして位置づけられて発展してきた⁽¹⁴⁾。年当たり15.6億ユーロは、民主主義や人権といった欧州としての共通の価値観を十分に醸成し、それらを実現する行政・法律等の枠組みづくりや、各種経済・市場・金融枠組み等の投資・ビジネス環境（国境を越えたインフラ整備）を整えるための支援に用いられるが、加盟後は主に構造基金により引き継がれる分野を対象としている（予算の30%はアキを受け入れるための整備制度に、70%は国内産業や主要インフラの改善にあてられる）。また、大型インフラ整備計画・環境整備・産業近代化・地域協力などに関しては、欧州投資銀行（EIB）・欧州復興開発銀行（EBRD）・世界銀行等と緊密な

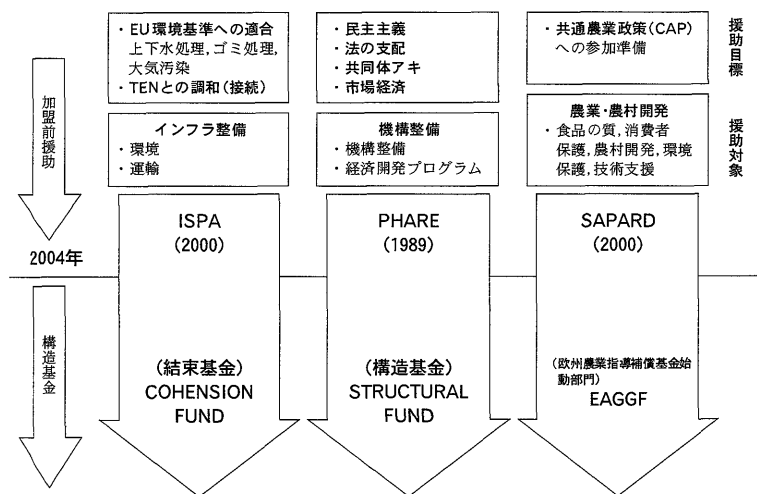
協力を通して、投資あるいは共同投資に全面的に参加している。

ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) は、運輸・環境面の構造改革とレベルアップを促進する特別基金であり、1999年のベルリン特別欧州理事会の合意に基づき、欧州規則 (EC) 1267/1999により創設され、2000年より実施されている。年10.4億ユーロは、各種インフラ水準の調和の観点から結束基金と同様の範囲 (運輸・環境) を対象とし、結束基金に関連した位置づけで行う運輸及び環境分野のインフラ整備プロジェクトを支援している。

SAPARD (Special Pre-Accession Assistance for Agriculture and Rural Development；特別農業農村発展支援計画) は、加盟国間では既に実施している共通農業政策参画に向けた支援を目的として、2000年設立された。

これらの加盟前支援と構造基金との関係を示すのが、表2-4である。

図表2-4 加盟前援助と構造基金



出所) 外務省資料

これまでの構造政策に対する評価と方針については、2001年1月に公表された「第2次結束レポート」及び2002年1月30日に公表された「経済的・社会的結束の進展に関する第一次プログレス・レポート」に示されている。拡大をひかえ、構造基金の手続や、2007年以降の構造政策予算について、さらに充実させるのか、できる限り抑えるのかといった議論（ネット分担国、受給国、新規加盟国間の利害調整）、対象地域への該当要件を見直すべきか（支援対象地域認定のクライテリアと現受給地域の関係）を含めた構造政策の枠組みの見直し等の議論が注目されている⁽¹⁵⁾。

3. EUの交通政策

これまでヨーロッパ各国の交通政策は日本に大きな影響を与えてきた。逆に高速鉄道や鉄道改革等日本からの影響も無視できない。ヨーロッパ各国、特にドイツ・イギリス・フランスと日本の交通政策は、相互依存関係にあったといえよう。各国レベルの交通に対しては、補完性の原理により、各国政府が一定のイニシアティブを保持すると考えられ、引き続き国レベルの交通政策は重要であり続けるだろう。しかしながら、個々の国レベルの人・モノの流れの最適化はヨーロッパレベルの人・モノの流れの最適化を保証しない。多くの場合、交通は社会的機能と経済的機能を持つ。それゆえ、域内の総合的な統合を図ろうとするEUに対して交通がどのような役割をはたすのか、どのような交通システムが求められるのか非常に興味深い。

また日本以上に環境問題が重く受け止められる中で、この問題をどうクリアしていくのか、アメリカのGPS、ロシアのGlonassと同等以上の機能が期待される衛星ナビゲーションシステムGalileoの運用をにらんで、交通システムをどう運用していくのか等、EUレベルの交通・交通政策に興味は尽きない。ここでは、EUの交通政策の展開を概観する。

1958年1月の欧州経済共同体設立⁽¹⁶⁾により、ヨーロッパは、加盟国間を

分断する国境による一切の障壁を排除し、人・モノ・資本・サービスの自由な移動と取引を保証する共同市場の確立に向けて動き出したが、共同市場の実現を支えるとともに、共同市場の発展に伴って増大する人とモノの流れに対応するのが交通である。共同市場を有効に機能させるためには、共同体レベルで輸送力をいかに確保するか、鉄道・道路・内水路輸送を秩序化して総合的な交通システムをいかに確立させるか、等の問題が解決されなければならないと考えられたが、交通分野は、歴史的に加盟各国が独自の理念に基づいた政策を展開してきており、そのままでは共同市場を実現し、域内の健全でバランスのとれた経済成長を阻害しかねない。それゆえ加盟各国の交通政策を共同体レベルで調整し、共通交通政策を確立する必要性が認識され、ローマ条約第3条「共同体の活動」で、他の諸分野と並んで「運輸の分野における共通政策の樹立」が明記された¹⁷⁾。さらに同条約第2部「共同体の基礎」では、第61条1項で運輸サービスの自由化についての規定したほか、第74条～84条で運輸が規定されている。

ローマ条約の規定を受けて、1961年4月にEEC委員会は「共通運輸政策の基本方針に関する覚書（シャウス覚書）」を採択し、政策の目的と目的達成のための基本原則を具体的に決定した。（図表3－1参照）かくして、共同体内の運輸市場は競争に基づいて組織化され、国の干渉を可能な限り最小のものとする方向に進むことになる。ただ、注意を要するのは、あくまでも競争は公正な基盤にたってなされるべきであり、競争の前提条件を平等にすることで、運輸企業の適切な自立経営が保証され、利用者は交通機関を自由に選択できることになる、と考えられたことである。

図表 3-1 共通運輸政策の目的と基本原則（シャウス覚書）

共通交通政策の目的	
①共同市場の実現を運輸の面で妨げる障害の除去	運賃、運輸の面で競争をゆがめる策略その他通商障害の除去
②EEC内における輸送の統合	運輸部門における国際的輸送活動自由化の完全な実施
③EEC内の輸送市場の総合的組織化	規制された競争という考え方に従って、共通運輸制度を確立すること
基本原則	
①各種交通機関の取り扱いの平等性	各種交通機関相互間で競争立脚基盤を平等化すること (equal footing)
②運輸企業の財政的自立化	すべての運輸企業はそれぞれの財政状態に完全な責任を負わなければならないこと
③運輸企業の活動の自由	営業活動、運賃形成、運送条件の設定における自由。市場への参加の自由、経営継続、運送引受義務の廃止なども含む
④利用者選択の自由	利用者を平等に取り扱い、差別待遇を行わない（利用者平等取扱の原則）
⑤投資の調整	交通路施設を共同体の経済発展にすみやかにマッチせしめ、共同体の観点から共同交通投資計画を作成し、実施する

EEC設立以後、共通の通商政策、農業政策、その他財政、金融政策などの分野では、加盟6カ国相互間の政策の調整や共通政策の設定で多くの成果があげられたが、共通交通政策の策定と実施は非常に遅れ、本来経済共同体の他の統合施策と歩調を合わせて実施されなければならないのに、ほとんど審議の段階を出ていなかった⁽¹⁸⁾。これはローマ条約が、共同の交通政策の樹立を提案し、政策策定のための手続き規定はあっても、政策の具体的内容を詳細に規定されておらず、政策の内容（基礎と方向づけ）は、6カ国で協議して決定すべきものと了解されていたため、運輸を一般的商行為と同じとみなすベネルクス諸国における自由主義的な考え方と公共サービスとみなすドイツやフランスの考え方の対立など数多くの見解の相違が表面化し、合意に達せられなかったからである。さらにヨーロッパではすでにEECの枠組みを超えた、欧州運輸大臣会議（ECMT）・国際鉄道連合（UIC）等が様々な活動を行っており、例えば、相互乗り入れによる経費節減、競争力の強化をめざす鉄道の国際協力のシンボルである汎欧旅客特急（TEE）⁽¹⁹⁾、汎欧貨物特急（TEEM）⁽²⁰⁾などが運行していたことも、微妙に影響しているのではないだろうか。

ただし、1973年の運輸閣僚理事会では、運輸サービスの組織化、交通投資の調整に関する共通規定の策定による総合的な交通体系の実現、およびその効率的・合理的な利用の促進、コストの利用者への転嫁、環境・エネルギー・地域政策との協力の重視（公共的側面の重視）を加味し、陸上交通と内航水運に限っていた一般的指針の適用範囲が海運および航空に拡大されている。

このように、共通運輸政策の基本路線は「自由化以前に調和を」であり、国際市場における自由な競争を認める以前に、各国の国内市場において運輸事業者課せられる義務の平等化を保証することが重要視されたこともあって、運輸閣僚理事会では各国が自国の利益を執拗に主張し、また運輸をめぐる規制や国内規定の複雑さによって、長い間、共通運輸政策はほとんど成果を出すことができなかった。自国の政策を優先し、共通交通政策の実施にあまり積極的でなかったのである。

こうした中で、欧州議会は、1982年9月16日に「(1) 運輸理事会が共通交通政策を導入したにもかかわらず、条約の規程に反して、その政策の一般的なフレームワークを採択しなかった、(2) 委員会が運輸理事会に提出し、欧州議会が意見を添えた16案件について決定に至っていない」、すなわち条約で規定されている共通交通政策を推進する理事会の義務の不履行という理由をもって、運輸理事会が条約で規定されている職務を適正に遂行していないと判断し、欧州裁判所に提訴した。

1985年5月22日、欧州裁判所の判決では、共通交通政策の推進の義務ならびに委員会案の採択のかなりの部分が運輸理事会の自由裁量の範疇に属するものであるが、それでも国際交通の分野で輸送サービス供給の自由を確保しておらず、ローマ条約に違反しているとの認識が示された。このことは、以後、運輸閣僚理事会が強力に共通交通政策を推進するきっかけとなった。

一方、1985年6月に、EC委員会により域内市場統合白書が提示された。この白書は1992年12月31日までに域内市場統合を完了させるために具体的なアクションプログラム（物理的障壁、技術的障壁ならびに財政的障壁を

撤廃し、域内共通市場を形成するための各種措置）とタイムテーブル（委員会提案から運輸理事会による採択に至るまでのタイムスケジュール）を各分野で提示するものである。この白書はミラノ（Milano）の首脳者会議で採択され、305項目にわたる具体的な提案とその期限が明確に提示された（統廃合後、1989年4月時点で279項目）。運輸部門については、「国境での検問の簡素化のため国内輸送における認可制の見直しと車両に対する安全基準の共通化」「貨物輸送の割当制の廃止」「非居住者への制限の見直し」「内陸水路における非居住者への運行許可の可能性の検討」「海運・航空における自由化の促進」が重要課題としてあげられた。また、運輸政策における対応の遅れは、共同市場に深刻な渋滞コストや移動コストの増加を生み出すおそれがあり、早急な対策が必要であるとして、「国家助成政策」「鉄道への助成制度」「道路行政の調整」「インフラストラクチャーの計画・投資における協調」などが求められた。さらに、環境保全を前提にした共同体の共通政策の展開を規定し、交通分野においては持続可能な交通システムの展開を要請している。

1987年には、全会一致原則から特定多数決制が大幅に適用拡大された単一欧州議定書が採択され、政策決定過程の迅速化が促された。

かくして共通交通政策はようやく進みはじめたが、それにより数量規制の緩和、ひいては不必要な行政コストを排した自由な交通市場を形成されはじめ、適正な競争による効率性ならびに財政パフォーマンスの向上につながり、輸送システムの機能と質の改善をもたらしはじめている。

その後の一大転換点は1992年であろう。単一欧州議定書に示された交通システムへの要請は、より具体的には1992年の欧州連合条約に提示され、環境の保全を前提にした政策の策定・実施が義務づけられた。こうした傾向の中で、従来の個別モード単位で進められてきた各種調和政策から、環境保全を前提にEU全域を対象にし、有機的で効率的な輸送システムの構築を推進するための様々な政策がとりまとめられるようになる。

加えて、域内統合市場から便益を享受するためには、交通、テレコミュニ

ニケーションそしてエネルギーの分野で欧州横断ネットワークを形成し、欧州横断ネットワークへのアクセスと各加盟国の国内ネットワークを相互接続し、相互運用することが必要であり、TEN（Trans-European Network）の整備と財源、及び権限を欧州委員会に与えること等を規定している。交通のネットワーク（以下、TEN-t）については、後述する。

この年、最初の交通白書『共通運輸政策の将来的展望』（the Future Development of the Common Transport Policy）が発表され、市場統合後の政策の方向性が明らかにされている。そこでは、市場統合後の共通運輸政策として、積み残されていた輸送市場の統合措置を完成させること、環境、安全、輸送制約等の多面的な課題に対処することが提唱されている。また、副題に「持続可能なモビリティのための共同体枠組み作りに向けた総合的アプローチ」（A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility）とあるように、持続可能性を重視した政策が提示されている。道路輸送への過度の依存による外部不経済の発生を指摘し、環境、安全、輸送力制約、地域開発等の幅広い課題に対し、複数輸送機関を利用することで総合的に対処する方針を打ち出している。具体的には鉄道輸送の再活性化、複合輸送の促進、TEN-tの確立などである。

このような共通運輸政策により、EUレベルの輸送市場が出現し、輸送費用の低下、サービスの向上、選択肢の拡大がもたらされた。単一市場化による域内輸送需要が拡大したことに加えて、国際輸送、カボタージュに代表される自由化措置が着々と進展したこともあって、供給側は適切に対応した。事業者間の競争条件（労働条件、安全規制、車両税、燃料税、道路料金、車両規格等）の調和が進められたことの意義は十分認められよう。一方で、様々な問題が生じていることは否定できない。例えば、複合輸送の促進、TENの確立、環境問題への対応策等は十分に進んだとはいえない。加えて、輸送ニーズが道路輸送に傾斜し、税制や社会的規制の調和が遅れたこともあり、輸送機関の不均衡な発展（道路輸送の増大、鉄道の停

滞)、新線道路・鉄道・空港等での混雑現象、環境への悪影響、交通事故等の問題が顕著になってしまった。これらの問題に加えて、東欧の民主化を受けて、従来以上の広範囲にわたる規模で交通ネットワークをデザインすることが求められてきた。

ここで、TEN-tの展開を整理しておこう。マーストリヒト条約発効後、欧州委員会はTEN-t発展のための包括的でグローバルなフレームワークを提出した。ヨーロッパの主要交通インフラストラクチャーの建設、近代化、そして相互接続のための野心的なプログラムを示している。ヨーロッパが国境を越えて交通システムの整備を考えたのは、ローマ時代以来である。これらは結束基金、ヨーロッパ地域開発基金、TEN予算、そして欧州投資銀行からの貸付けにより、共同体の財源が活用される。その後、TEN-tに規定されたルートがあまりに多彩にわたるため、1994年のエッセン(Essen) 欧州理事会で、優先的に取り組むべきプロジェクトを選別した(エッセン・リスト)。「共同体の活動は、国家の計画を補足すべきであり、全体としてヨーロッパに真に価値あるものを」という考えが重視されている。さらに1996年には、2010年までに約4000億ユーロにのぼると概算された投資計画を含む、ガイドラインが採用された。

一方、1990年代半ば以降、その時点のEU加盟国のみならず、ヨーロッパレベルでの交通のあり方も議論されはじめた。1994年の第2回クレタ(Crete) 汎欧州交通会議で、EUと中東欧諸国との主要交通リンクとして9つの優先的な交通回廊が確認された。これらは、持続可能なモビリティの実現を意識し、比較優位に基づいて利用するモードを選択できるように、マルチ・モーダル・システムに基づいて整備されることになる。また、黒海・黒海に接続するエーゲ海地方、欧州北極地域、地中海沿岸地域、アドリア海地域等は、輸送リンク・ノード、船舶施設、航空施設の最適ミックスの決定にあたって、さらなる注意を要するため、将来的により広く汎欧州交通地域の枠組みでとらえることになったが、1997年の第3回ヘルシンキ(Helsinki) 汎欧州交通会議で、当該地域での交通インフラストラクチャー

の効率性を重視し、安全性と環境保護に関する基準を満たし、汎欧州の持続可能な貨客モビリティのための研究プログラムを追求するために当該地域の関係国で覚え書きを締結することが適当であると示された⁽²¹⁾。

こうしたヨーロッパ全体の動きと連動しつつ、TEN-tは拡大するEUの交通システムとして展開していく。すなわち、真なる人・モノの流れは、新規加盟予定の中東欧諸国の道路、鉄道、空港そして港が近代化されない限り実現されないと考えられ、これらの国々の統合交通ネットワークの発展を支援するとともに、TEN-tを新規加盟国に拡張するという視点から、議論がなされた。

1995年9月28日、欧州理事会は中東欧諸国の運輸大臣との公式の会合で、加盟申請国の既存インフラについて包括的に評価するとともに、交通ニーズを分析した。それに基づいて、優先的な事業項目と共通の利益のプロジェクトを確認し⁽²²⁾、必要な支援を行う共同助成措置としてISPAを提案した。これらの合意は1996年にTINA（Transport Infrastructure Needs Assessment）のプロセスとして規定される。

1998年6月には、TINA group（加盟15カ国+上記11カ国）はウィーン（Vienna）の事務局で18,030kmの道路、20,290kmの鉄道、38の空港、13の港、49の河川港からなるネットワークに合意したが、これらのネットワーク形成には、2015年までに約900億ユーロを要することになる。

一方、EUの拡大は既存加盟国の交通量増大をもたらすことが予想され、自身のインフラの優先順位を調整する必要が認められた。かくして、2001年10月に、欧州委員会はTENガイドラインの改定を提案したが、その内容には、Galileo衛星システムとピレネー（Pyrenees）横断鉄道を含む6つの新たなプロジェクト計画が含まれている。

ここでも、加盟国と共同体の現在の財源規模に比べて、投資規模の莫大さであり、鍵となる優先順位と、2010年までの完成目標となる新たな財源の確保が主要問題であった。現在、白書にもこの方向性が示され、各国に持ち帰って議論されている最中である。

図表 3 - 2 2010年のTEN-tの計画規模

- ・ 75,200kmの道路
- ・ 78,000kmの鉄道
- ・ 330の空港
- ・ 270の国際海港
- ・ 210の内陸港
- ・ 交通管理システム、利用者情報とナビゲーションサービス

図表 3 - 3 TEN-t費用と財源

費用総額の概算額	4000億ユーロ (1996年概算値)
財源調達総額の概算	年190億ユーロ (96・97年の平均)
2000-2006年の共同体の財源調達	
TEN予算	42億ユーロ
結束基金	90億ユーロ
構造基金	40-60億ユーロ
欧州投資銀行による 年間貸付 (2000年)	66億ユーロ

図表 3 - 4 優先プロジェクト一覧

1996年に採用された優先プロジェクト

1. High-speed train/combined transport north-south
2. High-speed train PBKAL
(Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London)
3. High-speed train south
4. High-speed train east
5. Conventional rail/combined transport: Betuwe line
6. High-speed train/combined transport, France-Italy
7. Greek motorways, Pathe and Via Egnatia
8. Multimodal link Portugal-Spain-Central Europe
9. Conventional rail link
Cork-Doublin-Belfast-Larne-Stranraer (completed)
10. Malpensa airport, Milan (completed)
11. Oresund fixed rail/road link between Denmark and Sweden (completed)
12. Nordic triangle rail/road
13. Ireland/United Kingdom/Benelux road link
14. West coast main line (rail)

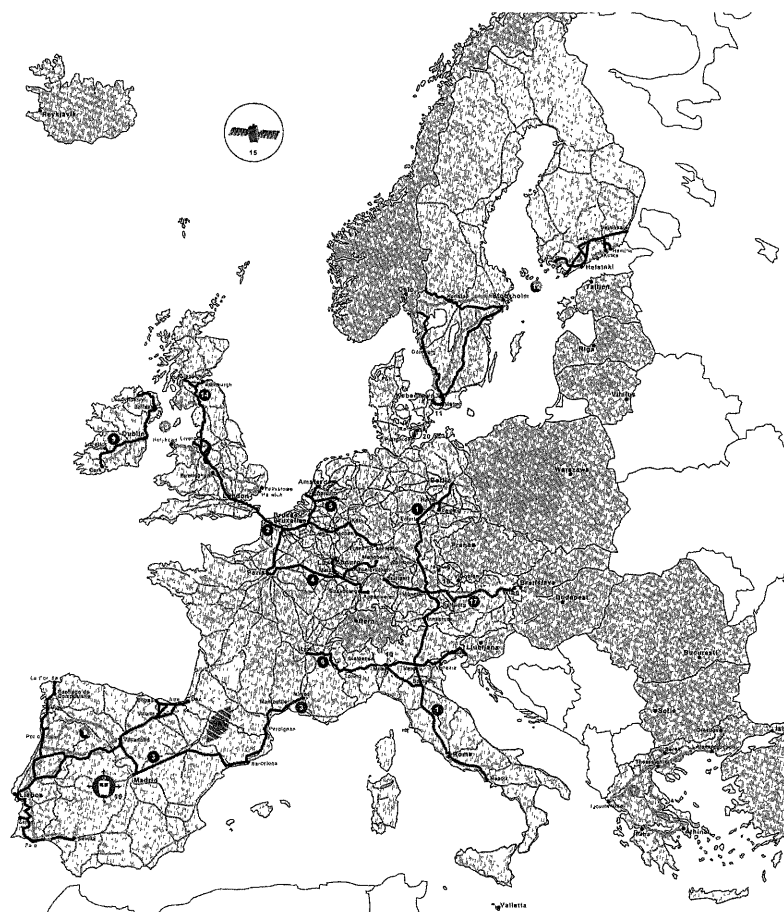
2001年に欧州委員会によって提案された優先プロジェクト
新規プロジェクト

15. Global navigation and positioning satellite system Galileo
16. High-capacity rail link across the Pyrenees
17. Eastern European combined transport/high-speed train
18. Daube river improvement between Vilshofen and Straubing
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt: fixed link between Germany and Denmark

延伸

1. High-speed train/combined transport north-south
(Verona-Naples and Bologna-Milan)
3. High-speed train South (Montpellier-Nimes)

図表 3—5 TEN-tの概要



出所) European Commission (2002) “TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN Priority Projects”

その後2001年9月、欧州委員会は2010年を目標年次とする共通運輸政策
白書『決断の時』(“White Paper on European Transport Policy for 2010:
Time to Decide”)を提出した⁽²²⁾。この白書では環境問題への取り組み、
持続可能性を柱として、約60の施策が提案されている。アムステルダム条
約が、持続可能な発展を共同体の目標として掲げているように、持続可能

性が輸送分野だけでなく経済社会全体の大きな問題としてとらえられるようになったことや、2001年のイエテボリ閣僚理事会で、持続可能な発展のための重要施策として輸送機関の均衡の移動が取り上げられたことに呼応している。

この白書では、

- ・輸送市場の自由化政策については成功したものの、輸送機関の不均衡な発展により環境面で悪影響が生じている
- ・EUの拡大に伴って交通需要は拡大を続けており、外部費用はさらに増大が見込まれる
- ・国境障壁の除去とJIT生産方式の定着によりトラック輸送量が増大し、このまま放置すれば2010年には道路貨物輸送量は大幅に増加する
- ・2010年までに実質GDPの増大に伴い、貨物が38%、旅客が24%増加すると予測される
- ・新加盟国の増大とともに国境地域を中心に輸送需要が増える

といった認識を示した後、共同体として可能な、価格メカニズムの活用から鉄道等代替輸送機関の再活性化、TENへの集中的投資等、60余りの施策を積み重ねる統合的アプローチを提案している⁽²⁴⁾。統合的アプローチの採用により、全体の輸送需要の伸びには応えながら、鉄道、水運のシェアを伸ばす一方、道路輸送シェアを抑制し、二酸化炭素の排出量の伸びを抑える、というのが基本的な考え方であり、政策ガイドライン、本文（Part I 輸送機関の均衡の移動、Part II ボトルネックの排除、Part III 利用者の立場からの都市交通政策の実現、Part IV グローバル化する交通の管理）結論、付録から構成される。

EUの交通政策全体の方向性は、Part I で述べられる「規制された競争」と「輸送機関の接続」に集約されよう。前者には、輸送機関ごとに道路輸送の品質向上、鉄道再活性化、航空輸送の成長管理が、後者には、海運・内陸水運・鉄道の接続、複合輸送開始の支援（新マルコポーロ計画）、望ましい技術条件が内包される。また、従来からEUでは燃料税、有料道路

料金等の調和、外部費用の内部化政策を進めてきたが、白書ではこの政策を推し進め、環境への影響に応じた課金方式へ移行することを示している。

道路輸送から鉄道、水運、複合輸送に輸送需要を移す輸送機関の均衡の移動（Shifting the Balance between Modes of Transport）という方向性は、日本のモーダルシフト政策に通ずる考え方である。PartⅡでは、TEN-tとその優先プロジェクトの改定を対象に、ヨーロッパレベルでのスムーズな移動を妨げる「主要ボトルネック」を解消するための具体的な施策を、そのために資金のプール制を視野に入れた「財源調達の問題」が述べられる。PartⅢでは、インフラ課金の方向付け、燃料税調和化の必要性、都市交通に関する技術的改善が論ぜられ、PartⅣではEUの拡大、共通交通政策の発展、TEN-t整備を前提に、EUの国際的な地位向上を強論している。

提示された60余りの提案はいざ実現するとなると、非常に野心的なものである。実際、この白書に対して、CER（Community of European Railways）は歓迎の意を表しているが、IRU（International Road Transport Union）は反対意見を表明している。先の白書発表後の経緯からしても、提案が計画通り順調に閣僚理事会や欧州議会に受け入れられず、提案の条文案を作成し、指令、規則等として採択するまでの道のりの険しさが予想される⁽²⁵⁾。

4. 今後の課題

はじめに、述べたように「拡大するEUで、モノの流れはどのように変化し、どのような問題に対処しなければならないか、どのような交通システムを用意するべきか」が筆者の主たる関心であり、本稿では、今後この関心に沿って研究を進めていくための前提を概観した。もちろん、必要な作業をすべて本稿で行いえたとは考えておらず、多くの課題を残していることは認めざるをえない。今後、引き続きヨーロッパ及びEUに関してより深く検討していく予定である。大きな方向性として、EUの交通政策

全般の考察と、モノの流れの変化を扱うために、産業構造論・立地論等を踏まえて、地理的拡大の具体的な意味と物流について検討する必要が認められよう。ここでは交通政策を中心に、今後事実関係をより詳細に確認し、その意味と意義を明らかにしておくべきテーマについて整理しよう。

具体的には、EUにおける交通の概観、1980年代前半以前の共通交通政策、1980年代後半以降の共通交通政策、Trans-European transport Network、道路政策、インフラ整備に関わる財源負担のあり方、鉄道政策、欧州の交通インフラを評価する視点があげられよう。

[EUにおける交通の概観]

現在までのところEUはヨーロッパそのものではなく、様々な機関、加盟国と複雑な関係を持っている。EUは、すでにある無数の利害関係を超えて、欧州統一への道をたどろうとする、壮大な実験であるといえよう。この実験の動向を交通面から把握するには、以下のような点を明らかにしておくことが必要であろう。

- ・EU域内の交通量、機関分担の現在とこれまでの推移
- ・他経済的・社会的指標とのかねあい
- ・域内のプレーヤー、サービス生産規模、雇用状況、費用構造等、産業組織・構造の考察
- ・地域・国・EUレベルの行政との関わり、税と補助金の規模

これらの考察を進める上で、欧州委員会統計局、エネルギー・運輸総局から出されている、(統計・年次報告を含む) 資料が手がかりとなるだろう。また、日本の状況と比較することで、よりの確な把握が可能になるものと思われる。

[1980年代前半以前の共通交通政策とターニング・ポイント]

歴史をある時点で区切ることは、きわめて困難な作業であると思われるが、共通交通政策の展開を考察する上で、1980年代半ばが一つのターニン

グ・ポイントになるのではないか。加盟各国の利害の対立から、必ずしも十分に進展しなかった共通交通政策がまとまっていくきっかけがこの頃にあったと思われるからである。「自由化以前に調和を」求めて進められた共通交通政策の展開を把握した後、その方向性を変えた要因について考察する。 具体的には、

- ・欧州議会の提訴と欧州裁判所の判決の事実関係の確認と意義
- ・1985年6月にEC委員会により提示された『域内市場統合白書』の全体像の把握と、交通に対する考え方
- ・1987年に採択された『単一欧州議定書』が交通分野に対して持つ意味と意義

に関して考察する必要があげられる。

[1980年代後半以降の共通交通政策]

1980年代後半以降、特に1993年のマーストリヒト条約以降、TEN-tを中心としてEUの交通政策は統合アプローチを採用し、徐々に実を結びつつある。ただ、多くの課題も残されており、EUが考えているような方向に、今後進むのは容易ではないように思われる。それゆえ、時系列的な事実関係を把握しつつ、

- ・EUは交通部門に何を期待しているのか
- ・解決すべき問題・課題は何か
- ・そのためにどのような行動をとろうとしているのか
- ・政策は、関係主体・機関（加盟国も含む）にどのように評価されているのか

について考察する必要がある。このために、すでにEUの交通政策を扱っている、青木真美、中村徹、林克彦などの一連の研究、欧州委員会から提示されている白書がとっかかりとなろう。

[Trans-European transport Network]

現在日本では、交通施設の大規模な整備に対して消極的になっているように思われるが、EUでは、ヨーロッパ統一の最も有効な戦略的手段の一つとして、TEN-tの整備が進められている。単に経済的な効果だけでなく、交通施設の整備・円滑な移動の実現、すなわち「交通」が持つ様々な意義が、この試みから確認されるのではないだろうか。それゆえ、TEN-tは非常に興味深いものであり、

- ・ 詳細な経緯
- ・ 優先プロジェクト選定の基準
- ・ 期待される効果
- ・ 直面する問題、課題
- ・ 財源の問題
- ・ 補完性原理に基づく地域－国－EUの役割分担

を中心として、考察する。

[道路政策]

環境問題や混雑問題への対処に迫られていることあって、EUの共通交通政策では、きわめて大きなウェイトが鉄道に置かれている。しかしながら、拡大が現実のものとなり、ヨーロッパの地域間の関係図が塗り変わっていく中で、より慎重で現実的な道路政策・計画が用意される必要はないのだろうか。この点を考える上で、

- ・ EUの交通における道路の位置づけ
- ・ 道路ネットワークの概観と計画（国レベルとEUレベル）
- ・ 混雑・環境破壊等、指摘される問題の詳細
- ・ インフラ課金、混雑料金と整備財源
- ・ 他機関とのかねあい

を理解しておかなければならないだろう。

また、道路政策のみに関わるものではないが、あわせて、インフラ整備

に関わる財源負担のあり方（「欧州投資銀行」「構造基金」「結束基金」及び「EUの予算付け」それぞれの規模や経緯、評価と課題、PFI, PPPに関する取り組みと課題）についても考察する必要があるだろう。

[欧州の交通インフラを評価する視点]

ヨーロッパレベルの交通ネットワークでは、ミッシングリンクという言葉が強調され、TEN-tの優先プロジェクトにも、その解消の必要性が反映されている。ただし注意が必要なのは、交通ネットワークが必ずしも物理的な側面だけで捉えられておらず、インフラを総合的な視点で評価しようとする傾向が強いことである。具体的には、Nijkamp, Pにより示されたペンタゴンブリズムの考え方があげられよう。これはインフラをハードウェア、ソフトウェア、オルグウェア、ファインウェア、エコウェアで評価しようとするものである。全面的に妥当性を有するのか、その考え方を日本に適用することは可能か、などNijkampの考え方は非常に興味深い。

ヨーロッパ各国レベルでもインフラを評価する基準が、確立されつつあるが、それとあわせて交通インフラを評価する手法と考え方を理解しておくことはきわめて重要であろう。

注

- (1) 本稿では原則として、1993年にマーストリヒト条約（欧州連合条約）が発効して以降をEU、それ以前をECと表記する。
- (2) そもそもヨーロッパとはどこを指すのだろうか。地理的にはアイスランドを西限として、東はロシアのウラル山脈までの空間、ということになるかもしれないが、それだけで十分な答えにはならないように思われる。歴史的には、文明の中心は地中海地域や古代ギリシャ・ローマ帝国から、西欧へと変遷しており、ヨーロッパの概念や範囲も時代に応じて変化している。宗教的にみてもキリスト教が支配的であるとしても、西ヨーロッパではプロテスタント、中欧ではカトリックが中心であり、南欧は正教圏に入っている、というように必ずしも全く同一の教義を信仰しているわけではない。
- (3) EC-EUの政策決定方式は徐々に弾力化の方向にシフトしている。例えば、関

僚理事会が政策案をさばく意思決定の方式は「全会一致」「単純多数決」「特定多数決」の3つがある。1958年のEEC発足当初から共同体に関わる基本的な政策については全会一致が原則的に適用されてきたが、これには国力の差とは別に、統合推進のためには全加盟国が共同歩調をとることが何より優先されとの考え方が原点にある。しかしながら、関税同盟の達成、市場統合の完成、経済通貨同盟（EMU）への移行、CFSPなどへと統合政策が深化するにつれて、各国の個別利害と摩擦が生じるケースが増え、弾力的な政策決定方式として、特定多数決方式が注目されている。これは、各加盟国の人口比例などに基づいて各国に票数を割当て、総計87票のうち62票の賛成で特定多数決が成立する、というものである。英独仏伊の大国は各10票、スペインが8票であるが、仮に5大国が手を握っても48票にしかならず、EUの大国支配は阻止されることになる。

さらに、アムステルダム条約では新たに、全会一致の決定の際に、ある国が棄権を宣言すれば、その国を除いた他の加盟国のみで決定することができるという「建設的棄権」が導入された。この場合、棄権した国はその決定に縛られないが、当該の決定を尊重し、決定がEUを拘束することを受け入れるが、棄権宣言国が加盟国の加重投票の三分の一以上の場合は、その決定は採択されないことになる。特定多数決の適用の場合でも、加盟国が国策上の理由で拒否権を発動した場合は、強いて投票を行わない取り決め（ルクセンブルク条項）があった。この場合、閣僚理事会は特定多数決で議案を欧州理事会に送ることを決め、欧州理事会での全会一致の決定にゆだねる手順が必要であったが、ニース条約では拒否権発動の乱用を防ぐため、特定多数決対象となっている共同体の政策決定事項や司法内務協力（CJHA）の分野については、拒否権の廃止を決定している。

- (4) 2001年1月よりギリシャがユーロを導入し、英、デンマーク、スウェーデンを除く12カ国となった。
- (5) EFTA諸国（7カ国）は地理的にEEC諸国（6カ国）を包むような方になっていたため、「インナー・シックス（EEC）」「アウター・セブン（EFTA）」とも呼ばれている。
- (6) EFTAに残ったのはノルウェー・スイス・アイスランド・リヒテンシュタインである。ただし、EFTAとEUは対立してきたわけではなく、1984年には相互により広い範囲での共同市場を作る「欧州経済領域（EES）」を形成することで合意し、その後、EEA（欧州経済領域）に衣替えし、今日に至っている。
- (7) 具体的には、①加盟を申請している中東欧諸国への加盟前支援措置、②EU予算の大半（99年予算で約83%）を占める共通農業政策及び構造政策の改革、③2000～2006年のEU予算の枠組みを含んでいる。特に構造政策では、構造基金の7つの目的が3つに統合されている。
- (8) 柔軟性の原則の発動要件は、
 - ①テーマがEUの目的を促進、その利益を保護し、役に立つ
 - ②EU条約の原則と制度的枠組みを尊重する
 - ③同原則の適用が最後の手段
 - ④少なくとも加盟国の過半数が参加
 - ⑤不参加国の権限、権利、義務、利益に影響を及ぼさない
 - ⑥不参加国の将来の参加を保障する

などである。

- (9) もともとは1931年にローマ法王ピオ11世が回勅で明らかにした言葉・概念（ファシズムの台頭に対して、個人の権利が奪われないよう、国家よりも下位にある社会集団に問題の解決を任せるべきだ）である。
- (10) Cohension Fundは「結合基金」と訳されることが多いが、本稿では外務省の記述に従い、「結束基金」という訳語を用いる。
- (11) 構造基金の実施スキームは、次の4つに分類される。
- (1) 優先目的分野（加盟国イニシアティブ）：構造基金予算の約94%
3つの目的に分野分けを行い、その要件の中で、加盟国が地域開発計画を欧州委員会に提出し、加盟国と欧州委員会の交渉を経て、加盟国の提案した開発プログラムを欧州委員会が採択する。
- (2) 共同体イニシアティブ：構造基金予算の5.35%
4つのイニシアティブを設定し、欧州全域に係る共通の問題に対応するため、欧州委員会がガイドラインを定め、加盟国がこれに基づいた開発プログラムを提案し、欧州委員会が採択。
- (3) 漁業特別支援枠：構造基金予算の0.5%
漁業・養殖における構造改革を目的（優先目的分野の目的1以外の漁業関係）
- (4) 革新的措置：構造基金予算の0.5%
欧州委員会の主導により、地方開発戦略上、最新の手法であるが、十分に煮詰まっていけないものについて試験的導入等を支援する枠組み。
- (12) 旧ソ連や東欧諸国の改革を支援するために1991年4月に設立された国際金融機関。本部はロンドンにあり、発足時の出資国・機関は日米欧、旧ソ連など42カ国である（現在は60）。

他の機関や基金と異なりEUだけの機関ではないが、その活動は結果的にEUの拡大領域、さらに隣接する旧ソ連圏に及ぶ。EBRDの目的は、旧ソ連圏諸国や中東欧諸国が社会主義体制から市場型経済に移行するのを国際的に支援することであるが、基本は援助ではなく、コマーシャルベースでの民間企業や民営化企業への貸し付けである。公的部門への融資は投融资全体の40%を超えない制限がある。また、融資決定に際しては、環境対策重視、民主化重視の基本姿勢をとる。

- (13) EIBとEU、民間金融機関が出資して1994年に設立した。ベンチャー企業への資金供給や小企業向けの信用保証に特化した金融機関であり、EU産業の知識集約型発展、技術革新、企業家精神の高揚、地域発展などを促すことが狙いである。
- (14) PHAREは従来、対象国の要請を受けて広範囲にわたる計画を実施する「要請主導型」で進められてきたが、過去の経験を分析した結果、各国が個別に作成する無数の小型プロジェクトに資金が分散すると支援の効果が散漫になり、最大限の効果が期待できないことがわかった。また、現行の複雑な計画施行サイクルでは、迅速な実施が困難という問題も指摘されている。

こうした状況に鑑み、加盟に向けて優先事項を集中的に支援する「加盟主導型」で計画を進めていくこととなった。アキ・コミュニテールの受け入れに際し、そのための国家的計画を加盟候補国と協議の上、優先事項を設定することとした。

優先事項の柱は、制度の構築と投資資金調達 の2点に絞られる。

- (15) 外務省資料「欧州連合（EU）の構造政策（地域政策） 平成14年6月」参照

- (16) 「共同体市場の設置、および加盟国の経済政策の漸次的接近により、共同体全体の経済活動の発展の調和、持続的で均衡のとれた拡大、安定の強化、生活水準のすみやかな向上、及び加盟国間のより密接な関係の促進を目的」(ローマ条約第2条)としているが、このような市場を1987年の単一欧州議定書は「域内市場」と呼んでいる。
- (17) ローマ条約第3条 共同市場の確立について規定されたのは、①域内貿易の障害の除去、②共通域外関税の確立、③生産要素の自由な移動の障害の除去、④農業政策、⑤交通政策、⑥共同市場における競争を確保する制度の組織化、⑦加盟国の経済政策の調整と国際収支不均衡の改善、⑧加盟国の国内法の適当な調和、⑨欧州社会基金の確立、⑩欧州投資銀行の設立、⑪貿易および経済・社会発展のための海外植民地及び属領との提携、である。
- (18) 共同市場設立後の10余年をかけてようやく1968年7月1日から、主として国際トラック輸送を皮切りに交通政策の共通化を図るはこびになった
- (19) 汎欧旅客特急(TEE, Trans-Europ-Express)は、1955年の欧州運輸大臣会議で計画され、1957年に発足し、ヨーロッパ諸国の主要幹線上を運行した。参加鉄道はドイツ連邦鉄道(DB)、フランス・ナショナル鉄道(SNCF)、イタリア国鉄(FS)、ベルギー・ナショナル鉄道(SNCB)、オランダ国鉄(FS)、スイス連邦鉄道(SBB)、ルクセンブルグ鉄道(CFL)であり、国境通過業務の簡素化、通し輸送によるコスト低減、スピード・アップによる鉄道の合理的輸送、他種交通機関(長距離バス、航空機)に対する鉄道の国際輸送面の競争力の強化が目的である。
- (20) 汎欧貨物特急(TEEM, Trans-Europ -Express- Marchandises)は、貨物輸送面におけるTEE版であり、1961年以来、ヨーロッパの主要幹線上を運行した。長時間時速100km/hで走行し、最高重量1,000トン、車軸数100からなり、石炭、屑鉄、石等の重量貨物や、自動車、諸機器、酒の他に急を要する貨物、競争上危険に曝されている貨物、腐敗しやすい生鮮食料品(魚、果実、野菜)などを扱った。特別料金なしの速やかな輸送、時間の正確さ、電化区間の拡大にともなうスピードアップ等の利点を持った。参加鉄道は、ドイツ連邦鉄道(DB)、フランス・ナショナル鉄道(SNCF)、イタリア国鉄(FS)、オーストリア連邦鉄道、ベルギー・ナショナル鉄道(SNCB)、ハンガリア国鉄(MAV)、デンマーク国鉄(DR)など22の鉄道であった。
- (21) 地中海沿岸諸国を含む汎欧州交通ネットワーク形成は、21世紀初頭のEU交通政策の大きなテーマの1つであり、包括的なアプローチのテーマとして、①すべての近隣諸国との効率的な交通サービスを保証するフレームワークとしての汎欧州交通回廊・地域の確定②欧州横断交通ネットワークアプローチの新規加盟国への展開③交通技術の利用に対する共通のアプローチ④交通ネットワークのインテリジェント利用 ⑤R&Dにおける汎欧州協力が指摘されている。
- (22) 環境評価を考慮した持続可能なモビリティを促進する交通プロジェクト及び加盟申請国の環境基準をEU基準に一致させるプロジェクト。
- (23) 道路貨物輸送の抑制等、加盟国の対立を呼ぶ施策が含まれていたため、採択まで時間を要する結果になったとされている。
- (24) この白書はGDPの成長と交通量増大の関係を断つ3つの選択肢を検討している。

- ・アプローチA：道路整備に焦点を絞り、価格政策のみで対処する。
…短期的には効果があるかもしれないが、受け皿となる鉄道が整備されないと長期的には不可能。
- ・アプローチB：道路価格政策に加えて、他の輸送機関を再活性化し、効率を改善する施策。インフラ整備は含まれず、品質改善、ロジスティクス、技術等に対する施策のみが含まれる。
…道路の優位性が続き、道路飽和区間での混雑、アルファ地域の通過交通等で問題が続く。
- ・アプローチC：統合アプローチ。道路価格政策、他の輸送機関の再活性化施策に加え、TEN-t網の整備を行なう。

(25) 林克彦参照。

参考文献

- 青木真美（1992）「ヨーロッパ高速鉄道網整備計画」『運輸と経済』第52巻第7号
中村徹（1999）「21世紀に向けたEU交通政策の新たな挑戦」『運輸と経済』第59巻第8号
中村徹（2000）『EU陸上交通政策の制度的展開』、日本経済評論社
林克彦（2002）「環境を重視するEU新運輸白書」『運輸政策研究』Vol.5 N0.2
藤井良広（2002）『EUの知識』（新版）、日経文庫
European Commission（2002）“WHITE PAPER EUROPEAN TRANSPORT POLICY for 2010: time to decide”
European Commission（2002）“TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN Priority Projects”
外務省資料（2002）「欧州連合（EU）の構造政策（地域政策）、平成14年6月
外務省資料（2003）「EU事情と日・EU関係」、平成15年10月

参照URL

- European Commission：http://europa.eu.int/comm/
駐日欧州委員会代表部：http://jpn.cec.eu.int/
外務省各国・地域情勢(欧州連合)：http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/eu/index.html#

(本学経営学部助教授)